

megbeszélést annak reményében, hogy ha a jugoszláv vezetők továbbra is ilyen csökönyösek maradnak, legalább határozottságot, mint Ófelsége Kormányának és az Egyesült Államok kormányának a trieszti kérdéshez való igen komoly hozzáállásának bizonyítékeként könyvelnék el. De most már az ingerültség jeleit kezdték mutatni, és arra a következtetésre jutottam, hogy semmit sem nyernénk azzal, ha tovább folytatnánk a vitát. Ezért azzal zártam le a megbeszélést, hogy megkérdeztem Titót, megerősíti-e, hogy az ő részükről a jugoszláv kormány készen áll arra, hogy elfogadjon egy, a területeket a jelenlegi határázóna mellett felosztó tartós megegyezést. Tito megerősítette, hogy ez így van, ugyanakkor nyilvánvalóvá tette, hogy önként nem hozakodhat elő egy ilyen javaslattal. Befejezésként azt mondtam, hogy tájékoztatni fogom Achesont a jugoszláv álláspontról, s konzultálni fogok vele a jövőbeni lépésekről.

8. Mielőtt tegnap Ljubljanában [sic!] felszálltam volna a gépemre, Kardeljgel még egyszer röviden visszatértünk a trieszti kérdésre, és arra ösztönöztem, hogy a Jugoszláv Kommunista Párt hamarosan következő kongresszusán a felszólalók ne mondjanak propagandabeszédeket Trieszttel kapcsolatban.<sup>120</sup> Az álláspontomat megértően fogadta és közölte, hogy már megtették a megfelelő lépéseket annak érdekében, hogy a háttérbe szorítsák a trieszti kérdést.

Találkozó a külügyminiszter és Tito részvételével Brdóban 1952. szeptember 22-én

Jelen vannak:

Mr. Eden  
Sir I. Mallet  
Sir P. Dixon  
Mr. Shukburgh  
Mr. Cheetham

Tito marsall  
M. Kardelj  
M. Ranković  
M. Bebler  
M. Brilej

#### Sugarhajtású repülőgép

Az ebéd közben *Tito marsall* a külügyminisztert arra kérte, hogy személyesen járjon közbe azért, hogy Jugoszlávia sugarhajtású repülőgépeket és hajtóműveket szerezhessen Nagy-Britanniától. Kifejtette, hogy mivel a Szovjetunió MiG típusú sugarhajtású gépekkel<sup>121</sup> látta el balkáni csatlósait, ezért életbevágóan fontos Jugoszlávia számára, hogy legyenek sugarhajtású vadászrepülőik. Hamarosan meg fogják [őket] keresni az Egyesült Államokból [hogy tőlük szerezzenek] sugarhajtású gépeket, de a jugoszláv kormány tudatában van a legújabb brit tervezésű gépek kiválóbb mivoltának, ezért nagyon szeretnének kapni a brit repülőgépekből és kiképzési felszerelésekből. Katonai és ellátási csatornákon keresztül már felvették a kapcsolatot az illetékes brit minisztériumokkal és iparágak [képviselőivel], de nehézségek adódtak a jugoszláv óhajok teljesítésében. Tito marsall több mint hálás lenne [would be most grateful], ha a külügyminiszter bármi módon segítene.

A *külügyminiszter* azt mondta, teljesen megértette a fentieket és a sugarhajtású gépek megszerzése ügyében szimpátiát érez a jugoszláv szándékokkal kapcsolatban. Megígérte, hogy utána néz a helyzetnek és minden tőle telhetőt meg fog tenni. A Londonban fellépő nehézségekről nem volt tudomása, de feltételezi, hogy a pénzügyi helyzettel és a szállítási [ne-

<sup>120</sup> 1952. november 2–7. között tartották meg Zágrábban a JKP VI. kongresszusát. Tudomásunk szerint valóban nem történt ilyen témában felszólalás, a beszédek inkább Sztálin-ellenes élűek voltak. Ekkor nevezték át a Jugoszláv Kommunista Pártot Jugoszláv Kommunista Szövetségre.

<sup>121</sup> Magyarország és Bulgária 1951-ben, Románia 1952-ben állította rendszerbe a MiG–15-eiket. (100 years-100 artefacts. 120. <http://www.scramble.nl/orbats/bulgaria>; [http://www.roaf.ro/en/istorie4\\_en.php](http://www.roaf.ro/en/istorie4_en.php))



hézségekkel] állhatnak összefüggésben. Szövetségeseink és más vásárlóink sok megrendeléssel látják el iparunkat, de úgy véli, hogy a prioritásokat tekintve a jugoszlávok jogos igényekkel léptek fel.

*Tito marsall* kifejezte háláját és megemlítette, hogy Lord Alexander<sup>122</sup> Dapcevic tábornoknak<sup>123</sup> utalt arra, hogy véleménye szerint általánosságban jogosak a jugoszláv katonai igények.

A *külügyminiszter* megjegyezte, bízik abban, hogy a licenc [jogokkal] kapcsolatban kevés problémával fognak szembesülni, de legalább két évig tartana, hogy a jugoszlávok által gyártott sugárhajtású gép a levegőbe emelkedjen. Ezért azt ajánlja, a jugoszláv kormány fordítson nagyobb figyelmet arra, hogy készen vásároljon repülőgépeket és kiképzési eszközöket [training facilities].

A *külügyminiszterrel* később folytatott személyes beszélgetésen *Tito marsall* azt mondta, Jugoszlávia készen áll arra, hogy dollárban fizessen a gyártási jogokért, a célból, hogy a sugárhajtású gépekhez hajtóműveket készíthessenek. A *külügyminiszter* megragadta az alkalmat és hangsúlyozta, azért, hogy Őfelsége kormánya megindokolhassa e modern sugárhajtású gépek eladását a jugoszláv fél részére, jelentősen növekednie kell a két ország közötti kereskedelmi forgalomnak. *Tito marsall* azt mondta, készen állnak ennek megvitatására, és *Bebler* példaként megemlítette, hogy a *külügyminiszter* azt mondta neki, csaldott, milyen kisszámú brit gépkocsi van Jugoszláviában.

A beszélgetés folyamán *Tito marsall* azt mondta, Jugoszlávia 300 millió dollárt költ évente védelmi célokra, mióta szakított Szovjet-Oroszországgal. A következő évben kiadásai 600 millió dollárra fognak emelkedni. Mindezek csak a saját költségek, az USA-tól kapott támogatásokon felül. Ez 23%-át képviseli a nemzeti jövedelemnek. Ezekbe az adatokba beletartozik az utak, laktanyák stb. építése, valamint a hadianyagok gyártása.

A későbbiekben a *londoni jugoszláv nagykövettel* és a többi jugoszláv képviselővel folytatott megbeszélésen nyilvánvalóvá vált, hogy a jugoszlávok az alábbiakat akarják:

- (i) kisszámú sugárhajtású gyakorló-repülőgép;
- (ii) gyártási jogok a sugárhajtású gépek hajtóműveihez;
- (iii) gyártási jogok a sárkányszerkezetekhez [air frames];
- (iv) lehetőség a pótalkatrészekhez való hozzájutáshoz;
- (v) lehetőség a jugoszláv pilóták kiképzésére az Egyesült Királyságban.

*M. Brilej* elismerte, hogy eddig ő maga sem tudta pontosan megfogalmazni, mit is akarnak a jugoszlávok. Most úgy látja, a legfontosabb, hogy kisszámú repülőgéppel támogassuk őket, azon célból, hogy ne csak kiképezzük a jugoszlávokat, hanem kellő önbizalmat is adjunk a számukra, tekintettel a szovjet csatlósállamoknak történő sugárhajtású gépek szállítására.

<sup>122</sup> Alexander, Harold Rupert Leofric George, Tunisz grófja (1891–1969) brit katonatiszt. 1911-ben kezdte meg szolgálatát hadnagyként a hadseregben. Harcolt az I. világháborúban, 1934-től dandártábornok, 1937-től vezérőrnagy, 1940-től altábornagy, 1942-től vezérezredes, 1944-től tábornagy. Franciaországban, Nagy-Britanniában, Burmában, Észak-Afrikában, Olaszországban töltött be parancsnoki beosztásokat a II. világháború alatt. 1946-ban nyugállományba vonult, 1946-tól 1952-ig Kanada kormányzó tábornoka. 1952-től 1954-ig védelmi miniszter volt, 1959-ig folytatott aktív politikai tevékenységet.

<sup>123</sup> Dapčević, Peko (1913–1999) jugoszláv altábornagy. A tárgyalás időpontjában a Jugoszláv Néphadsereg vezérkari főnökének helyettese, 1955-től vezérkari főnöke.